

[illegible]

Il Tribunale, però, nella sua giustizia, ha mandato a casa l'accusato, e ha così costretto il difensore, avv. Renato Nappi, a trovare il rappresentante Benito, l'invincibile, esasperato dalla ingratia del suo compagno e del povero suo maestro.

A proposito di un curioso caso di responsabilità municipale.

Belli ci scrive da Marsiglia, 11:

Vi scrivevo all'arrete pubblicato del suo curioso ed insolito caso, al principio di Maggio, la prima Camera del Tribunale civile era chiamata a decidere sopra una domanda formata dai signori Derastier e Pollock, le cui variazioni erano state sconsigliate la sera del 17 giugno 1899, in seguito ad una dimostrazione entusiasta.

Il signor Pollock domandava alla città di Marsiglia L. 28.500, ed il signor Derastier L. 5.000 per le ragioni dei danni che avevano sofferto.

Il Tribunale, presieduto dal signor Curvi, presidente, ha giudicato che la città di Marsiglia era obbligata a pagare i danni, attesoche la Polizia avrebbe potuto prevenire ed impedire i torbellini, e La condannata a pagare Derastier e Pollock L. 5.000 al signor Derastier.

INTERESSI PIEMONTESI PIEMONTESI

Da Torino a Savona e a Ventimiglia.

Questo abbinamento si deve cercare mediante l'Ormaiz-Taggia; dice il Pellegrini, perché questa linea, si presenta in condizioni migliori di quelle che si potrebbero tracciare per raggiungere la massima l'obiettivo di Torino, che è verso San Reno e Ventimiglia.

Anche se della Ormaiz-Taggia si sia già parlato le proposte del nostro Demosio, ci vorrebbe riferire i vantaggi ch'essa archierebbe e su chi le comuni. Pellegrini esammina.

L'Ormaiz-Taggia sarebbe lunga 65 chilometri, con un dislivello massimo di 90 metri, salterebbe a 216 chilometri, con un vantaggio di 38 chilometri, la distanza Torino-Ventimiglia, che poi la via di Savona è ora di 254 chilometri; e così toglierebbe di mezzo ogni problema di collegamento alla Cuneo-Savona e alla Cuneo-Ventimiglia.

La durata del percorso Torino-San Reno verrebbe diminuita a 6 ore, da 7,30 che ora occorre.

Aperto il Sempione e la Saañth-Borgomasero, sarebbe questa la via più celere e comoda per il transito dei viaggiatori che dal nord al sud, e viceversa, e che dalla Savoia e Piemonte, e questo privilegio regione, destinata ad uno splendore

Inoltre si andrebbero attivi i 35 chilometri della Cava-Orcina, che ora danno luogo a un traffico di 100 camion al giorno. Il chilometro, che non basta a coprire la metà delle spese di esercizio. E la linea sarebbe nella migliore condizione strategica di difesa, stante la presenza della Sava e la confusione della valle dell'Argentina.

Il miglioramento del Torino-Savona

Le metri in arrivo al porto di Savona corrispondono ad un totale di 3000 tonnellate per ogni giornata lavorativa. Il quantitativo delle merci spedite generalmente dalle due stazioni di Savona Marittima e Savona Ligure è di 1000 tonnellate al giorno.

L'aumento costante del porto di Savona e del traffico di transito nella linea del littorale ligure (Savona-Ventimiglia) verso il Piemonte rendono necessario un potenziamento della linea di Savona e Saa Giuseppe, ove il tronco attuale, lungo 20 chilometri, è a semplice binario, con pendenze massime del 35 per mille e con altri inconvenienti che ne rendono assai inefficiente la linea.

Un riforziato è altresì il tronco Cava-Saa Giuseppe, di chilometri 25, che ora produceva massimo del 25 per mille e trasmetteva perdite di 100 tonnellate al giorno.

Per l'ultima tratta San Giuseppe-Savona (chilometri 20), che costituisce il maggiore scalo nella sviluppo della linea, ferroviaria, cui Savona parifica tutto le proposte, tanto per concedere però la costruzione di una linea con miti penzioni e con ausilio dell'Arsinquin.

Nella prima tratta, progettata, per ordine cronologico, è quello degli: Costanzo Molineris per una linea d'oggi intitolata La direttissima Torino-Alba-Savona. Questa linea si staccherà dalla Genova-Livorno, e si diramano da Genova alla Spezia, Livorno, Carrara, Portofino e Albà; poi, per Canale, Monte Pralognan e Poimio si unirebbe a Trfarella alla Torino-fine, come uno sviluppo più economico del progetto della Genova-Livorno, che si presentava al L. 28-10-1900, cifra che si presenta molto modesta.

Tra smentite non è presentata la buona soluzione, nel tratto San Giuseppe-Savona, quella che partendo dal passaggio a livello di Farnesi, della Savona-Ventimiglia, per Quiliano e San Bartolomeo giungerebbe a San Giuseppe con un pendente non superiore al 16 per mille, importando una spesa di circa 7 milioni.

Un Comitato locale avverso patrocina adun-

